NORDDEUTSCHER LLOYD BREMEN

COLUMBUS

NORDDEUTSCHER LLOYD BREMEN

ÜBERREICHT VOM

NORDDEUTSCHEN

LLOYD

BREMEN

* *

*

H F

COLUMBUS

D. Columbus

Was deutscher Geist und deutscher Fleiß trotz Kampf und Tod in Nacht und Not gemeinsam schufen, tragen majestätisch jetzt des Weltmeers Wogen vom Weserstrom zum fernen Westen: „COLUMBUS", ein ragend Meisterwerk des deutschen Schiffbaus, bestimmt, in schneller, regelmäßiger Fahrt Länder und Völker zu verbinden.

Furchtlos, klar sein hohes Ziel vor Augen, rüstete vor mehr als vier Jahrhunderten der unerschrockene Genuese schwanke Karawellen — Nußschalen im Vergleich zum Riesenschiffe unserer Tage — zu gefahrumdrohter Meerfahrt. Mit beispielloser Willenskraft, auf Gott vertrauend, gelangte er ans Ziel, der Hindernisse nicht achtend, die, unüberwindlich scheinend, ihm entgegentraten. Als Erster bracht' er sichere Kunde vom Dasein vorgeahnten weiten Landes, das vor den Augen späterer Forscher als eine neue Welt sich auftat.

In goldenen Lettern prangt am Bug des Riesen in Deutschlands junger Handelsflotte der Name des Entdeckers, der Großes schuf, doch niemals den gewaltigen Einfluß seiner Tat auf Wirtschaft und Kultur des Erdballs kennen lernte.

Wie ihm, so haben auch dem neuen, mächtigen Träger seines Namens Entschlossenheit und unentwegte Tatkraft den Weg bereitet und Schwierigkeiten überwunden, wie sie in schwersten Zeiten hartnäckiger und größer wohl kaum jemals der Vollendung einer Schöpfung dieser Art begegnet. In würdiger Ruhe ragt der Riese aus den Fluten als größtes, schönstes, schnellstes aller deutschen Schiffe — die Krönung des Erneuerungswerks der deutschen Handelsflotte — und ein Beweis zugleich für Deutschlands Willen zum Wiederaufstieg aus tiefstem Sturz zur Höhe wirtschaftlichen und kulturellen Schaffens.

VON DER KARAWELLE «SANTA MARIA» BIS ZUM RIESENDAMPFER «COLUMBUS» – Mittelalter und Neuzeit auf dem Gebiete der Schiffahrt und des Schiffbaus offenbaren sich uns in diesen beiden Schiffsnamen. Wenn wir zurückblicken auf die Zeit, da schwerfällige, nach heutigen Begriffen primitiv zu nennende Fahrzeuge vom Typ der spanischen Karawellen, der hansischen Koggen und wie sie sonst benannt sein mögen, die Verkehrsmittel zur See bildeten, und gleichzeitig uns Form und Inhalt unserer modernen überseeischen Passagierdampfer vergegenwärtigen, so erkennen wir ohne weiteres die gewaltigen Fortschritte, die im Laufe der Jahrhunderte in der Entwicklung der Seeschiffe gemacht sind. So Großes und Glänzendes Menschengeist auch in früheren Zeiten zustande gebracht hat – die technische Vollkommenheit, die restlose Ausnutzung der hierfür sich bietenden Möglichkeiten fehlte. Sie konnte nicht vorhanden sein, weil die Hilfsmittel, wie sie die neuere Zeit in zunehmendem Maße geboren, noch schlummerten. Erst allmählich konnten sie geweckt und ausgebildet werden. Während einst geblähte Segel, abhängig von Wind und Wetter, den schwerfälligen Schiffen unserer Vorfahren nur langsamen Fortgang brachten, spotten wir heute mit Hilfe der hochentwickelten modernen Technik der hemmenden und hindernden Elementargewalten. Die Ozeane trennen nicht mehr, sie verbinden die Völker! Die Technik hat es verstanden, große Kräfte in der Hand eines einzelnen Menschen segenbringend zu vereinen. Rastlos ist sie bemüht, im Kleinen aus der Natur Kräfte zu sammeln, um diese der ganzen Menschheit in mannigfaltigster Form dienstbar zu machen. Seit sie gelernt hat, durch Verbrennung von Kohle oder Öl Wasserdämpfe von hoher Spannung zu erzeugen und die hierdurch gewonnenen Kräfte in der Maschine zu verwerten, sind wir gewohnt, mit Kräften zu rechnen, die ins fabelhafte steigen. Die Maschinen des Dampfers „Columbus" leisten beispielsweise 30 000 Pferdestärken und geben dem Schiffe eine Geschwindigkeit von etwa 20 Seemeilen in der Stunde (1 Seemeile = 1852 m). Durch Versuche hat man festgestellt, daß etwa 21 Menschen dieselbe Leistung erzielen, wie eine technische Pferdestärke. Sollten also Menschenhände dieselbe Arbeit verrichten, wie diese 30 000 Pferdestärken, so müßten 30000 × 21 = 630000 Menschen mit gesunden Muskeln ununterbrochen – da dies jedoch nicht möglich ist, die sieben- bis achttägige Fahrt über den Ozean vielmehr in bestimmten Zeiträumen eine Ablösung der gesamten Menschenmenge bedingte, so müßte mindestens die doppelte Anzahl, also 1260000 Menschen, tätig sein, um das Schiff mit der obengenannten Geschwindigkeit über den Ozean zu bringen. Dies Beispiel zeigt, daß die Technik riesige Kräfte in den Dienst von Handel und Verkehr gestellt hat, und das wesentlichste ist, daß es rohe Naturkräfte sind, die in der Maschine gezähmt, von wenigen Menschen ausgelöst werden und dann zur Nutzanwendung gelangen. Sehr erheblich ist auch der Einfluß, den in neuerer Zeit die elektrische Kraft in ihrer Nutzanwendung auf die Schiffahrt und die Schiffseinrichtungen gewonnen hat. Auch hier möge der Dampfer „Columbus" als Beispiel dienen. Elektrische Anlagen vermitteln nicht nur die Befehlsübertragung an Bord, der elektrische Funke sorgt auch für stete Verbindung

des Schiffes mit dem festen Lande mit Hülfe der Funkentelegraphie. Elektrisch ist die Beleuchtung aller Schiffsräume außen und innen, elektrisch die Heizung der Luxuskammern, der Außenkammern und der Privatbäder I. Klasse, elektrisch zwei Lichtbäder mit zugehörigem Ruheraum und Toilette für Damen und Herren, die von ärztlich geprüftem Personal bedient werden, elektrisch die Bäckerei, die Kaffee- und Teeküche, elektrisch die Lüftung und vieles, vieles andere, das aufzuzählen hier zu weit führen würde. Bemerkenswert ist, daß – abgesehen davon, daß alle an Bord befindlichen Rettungsboote, die bei einer Gesamtbelegungsfähigkeit von über 3000 Personen (gegenüber einer Passagier- und Besatzungsziffer von zusammen 2700 Personen) für den Notfall Raum und sichere Unterkunft bieten, mit Hilfe elektrischer Motore zu Wasser gebracht werden, – zwei Motorrettungsboote mit Einrichtungen für drahtlose Telegraphie ausgestattet sind, so daß sie jederzeit im Falle der Not sich anderen in der Nähe befindlichen Funkstationen bemerkbar machen können. Das ist eine Neuerung, die in dieser Form uns an Bord des „Columbus" zum ersten Male in der Seeschiffahrt begegnet. Eine ausführliche, in alle Einzelheiten gehende Beschreibung des Dampfers „Columbus" in diesem, ihm gewidmeten Hefte zu geben, erscheint uns umso weniger angebracht, als hier in erster Linie das Bild dem Beschauer einen Ueberblick über die Innenausstattung des größten Schiffes der deutschen Handelsflotte geben soll, eines hochmodernen Schiffes, das imstande ist, die Bevölkerung einer kleinen Stadt aufzunehmen und in seinem Innern bequem zu beherbergen. Wir beschränken uns daher auf einige kurze statistische Angaben:

Der Dampfer „Columbus" hat eine Länge von 236,2 m, also von fast einem viertel Kilometer. Seine größte Breite beträgt 25,3 m, das ist mehr als das Doppelte der normalen Verkehrs- und Landstraßenbreite in Deutschland. Voll beladen hat der Dampfer einen Tiefgang von rund 10 m und bei diesem Tiefgang eine Wasserverdrängung von rund 40000 Tonnen zu 1000 kg. Die Tragfähigkeit des zu 32500 Bruttoregistertons vermessenen Schiffes beträgt 10000 Tonnen, die sich auf 6000 Tonnen Heizöl für die Kessel, 2000 Tonnen Wasser für Trink-, Wasch- und Kesselspeisezwecke, 2000 Tonnen Ladung, Post, Fahrgäste, Besatzung, Gepäck und Proviant verteilen. Die Maschinenanlage von 30000 PS wirkt auf zwei Schrauben von 7,2 m Durchmesser und gibt dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 20 Knoten, so daß die Ueberfahrt von Bremen nach New York oder umgekehrt in 8 Tagen gemacht werden kann.

Das Innere des Schiffskörpers ist in eine große Anzahl von wasserdicht gegeneinander abgeschotteten Abteilungen eingeteilt, um das Schiff bei etwaiger Verletzung der Außenhaut unsinkbar zu machen und einen etwaigen Wassereinbruch auf einen möglichst geringen Teil des Schiffskörpers zu beschränken.

Fast über die ganze Länge erstreckt sich in etwa 1,6 bis 2 m Höhe über dem Schiffsboden der sogenannte Innenboden. Der dadurch entstandene Doppelbodenraum ist in 30 Abteilungen eingeteilt, die zur Aufnahme von Süßwasser für Trink-, Wasch- und Kesselspeisezwecke, sowie zur Aufnahme von Ballastwasser dienen, um die Stabilität des Schiffes im leeren oder leicht beladenen

Zustande zu regeln, wenn der Brennstoff und sonstige Vorräte verbraucht sind. Der Gesamtinhalt des Doppelbodens ist rund 5000 cbm.

Die Räume seitlich, vor und hinter den Kesselräumen im Mittelschiff sind als Heizölbunker ausgebaut, die in 36 Abteilungen etwa 6000 Tonnen Heizöl aufnehmen können, eine Menge, die zur Hin- und Rückreise zwischen Bremerhaven und New York völlig ausreicht.

Der mittlere Teil des Schiffes wird in seinen untersten Räumen auf rund 120 m Länge von der Kessel- und Maschinenanlage in Anspruch genommen. Zwölf Dampfkessel, jeder etwa 6 m lang und etwa 5 m im Durchmesser, mit zusammen 88 Feuerstellen, sind auf vier wasserdicht voneinander getrennte Abteilungen verteilt. Ueber ihnen führen die Rauchfänge in zwei großen Schächten von etwa 6 m Breite und 13 m Länge zu den gewaltigen Schornsteinen, deren ovaler Querschnitt in der großen Achse 6 m, in der kleinen Achse 5 m mißt, ein Querschnitt, durch den bequem eine Lokomotive größter Abmessungen hindurchfahren könnte.

Hinter den Kesselräumen liegt der Maschinenraum mit den beiden Hauptmaschinen. An diesen schließen sich nach hinten zu der Hilfsmaschinenraum mit den elektrischen Maschinen, Pumpen, Kühlmaschinen usw., sowie die beiden Wellentunnel an, in denen die etwa 650 mm dicken Wellenleitungen entlang geführt sind, die die Leistung der Maschinen auf die beiden Propeller am Hinterschiff übertragen.

Der Dampfer „Columbus" besitzt im ganzen neun Stockwerke, deren Höhe etwa 2,7 bis 3 m beträgt. Das oberste freie Deck liegt etwa 12 m über der Wasseroberfläche, das darüber liegende Bootsdeck noch etwa 3 m höher, und die Kommandobrücke etwa 20 m über Wasser. Der obere Rand der Schornsteine liegt etwa 33 m und die Mastspitzen 51 m über Wasser.

Die Wohnräume für die Fahrgäste und die Besatzung mit den dazu gehörigen Bädern, Toiletten, Gesellschaftsräumen, Wirtschaftsräumen usw. sind vom vierten Deck aufwärts auf die verschiedenen Decks so verteilt, daß die einzelnen Klassen der Fahrgäste und die verschiedenen Kategorien der Besatzung nach Möglichkeit von einander getrennt wohnen und nicht miteinander in Verbindung treten können. Im ganzen sind Wohnräume vorhanden für 419 Fahrgäste I. Klasse, 639 Fahrgäste II. Klasse, 831 Fahrgäste III. Klasse, zusammen 1889 Fahrgäste, sowie für 817 Personen Besatzung, insgesamt 2706 Personen. In der II. Klasse können außerdem noch 61 Kinder in Kinderbetten Aufnahme finden.

Untergebracht sind die Fahrgäste III. Klasse im Vorschiff auf dem dritten und vierten Deck; die Fahrgäste II. Klasse im Hinterschiff auf dem Hauptdeck, auf dem zweiten, dritten und vierten Deck; die Fahrgäste I. Klasse mittschiffs auf dem Bootsdeck, oberen Promenadendeck, unteren Promenadendeck, Hauptdeck, zweiten und dritten Deck. Die Besatzung ist über das ganze Schiff verteilt, so daß jeder Mann möglichst in der Nähe seiner Arbeitsstelle wohnt.

Für Ladung, Post und Passagiergepäck sind die unter dem vierten Deck noch übrigbleibenden Räume im Vor- und Hinterschiff eingerichtet. Diese Räume sind durch große Lukenschächte, je drei vorn und drei hinten, zugäng-

lich gemacht. Im Vorschiff befindet sich eine besonders große Luke und ein eigens für diesen Zweck abgeteilter Raum für den Transport von Privat-Automobilen der Fahrgäste. Die Gepäckräume sind z. T. durch besondere Gepäckaufzüge mit den oberen Decks in Verbindung gebracht, so daß es den Fahrgästen möglich ist, ihr Gepäck während der Reise zu benutzen.

Für die Unterbringung der Proviantmengen, die für mehr als 2700 an Bord befindliche Personen ausreichen müssen, sind im Vorschiff und Hinterschiff auf dem fünften und vierten Deck große Provianträume angeordnet, deren Inhalt ungefähr einem Kubikmeter auf jeden Kopf entspricht; davon sind etwa zwei Drittel mit künstlicher Kühlung versehen. Auf dem Hauptdeck sind nach vorn um den Maschinenschacht und den hinteren Kesselschacht herum, von Bord zu Bord reichend, die gewaltigen, in jeder Hinsicht neuzeitlich eingerichteten Küchen- und Wirtschaftsräume I. und II. Klasse mit einer Gesamtfläche von rund 1100 qm angeordnet. Die Küche für die III. Klasse befindet sich im Vorschiff.

Steuerhaus

Mittelalter und Neuzeit / Die Karawelle „Santa Maria“ (1492) und Dampfer „Columbus“ (1924)

Die Innenausstattung des Dampfers „Columbus“

Der Künstler, der für die innere Einrichtung eines großen Ozeandampfers Sorge zu tragen hat, hat einer doppelten Aufgabe zu genügen: Auf der einen Seite dem Gast des Schiffes ein vollendetes Behagen zu bieten, das dem in großen Fremdenheimen und gepflegten Wohnungen des festen Landes erzielten nicht nachsteht und ihn in gewissem Grade sogar vergessen läßt, daß er keinen festen Boden unter seinen Füßen hat, auf der anderen Seite aber den räumlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen, welche die Technik des Schiffes ihm als Unterlage seiner Arbeit zur Verfügung zu stellen imstande ist und dennoch auch wieder die besonderen ästhetischen Möglichkeiten auszunutzen, die ihm die Eigenart der Schiffskonstruktion eröffnet. Er hat also Schlafzimmer, Speise- und Gesellschaftsräume zu schaffen, die ebenso bequem, ebenso hygienisch, ebenso hell und ebenso ästhetisch reizvoll sind, wie die analogen Räume in Bauten auf dem Festlande, aber er muß seine Vorkehrungen mit wesentlich größeren Vorsichtsmaßregeln umgeben, als das auf dem Festlande nötig wäre. Er muß weiter in verständnisvoller Anpassung an die Schiffskonstruktion eine große Beweglichkeit der Raumdisposition mit der Fähigkeit verbinden, nicht nur allen Raumschwierigkeiten zum Trotz ästhetisch und

Siesta im Liegestuhl
auf dem Promenadendeck

Zum Aufenthalt im Freien steht den Reisenden I. Klasse ein 124 m langes und im Mittel etwa 4,5 m breites, zur Hälfte mit Glasfenstern gegen Wind und Wetter geschütztes Promenadendeck zur Verfügung.

praktisch voll Befriedigendes zu schaffen, sondern aus Umständen, die auf den ersten Blick seine Gestaltungsfreiheit zu hemmen scheinen, die Anregung zu eigenartigen und gebrauchsfähigen Raumgestaltungen zu schöpfen.
Die drei wesentlichen Faktoren der Schiffseinrichtung – Unterkünfte der Einzelpassagiere, Speisegelegenheiten und Gesellschaftsräume – zueinander in ein klares, räumliches Verhältnis zu setzen, den Passagieren eine leichte Orientierung auf ihren Wanderungen von einem Teil der schwimmenden Behausung zum anderen hin zu ermöglichen, war bei der Raumgestaltung des Dampfers „Columbus" für den Architekten ebensosehr ein Gegenstand besonderer Bemühung, als das Bestreben, die sämtlichen Wohn- und Schlafräume des Schiffes, diejenigen der II. Klasse sowohl, wie die noch weitläufigeren und kostbareren der I. Klasse mit vornehm zweckvollem Behagen zu durchdringen.
Die auf den folgenden Blättern dieser Schrift wiedergegebenen photographischen Aufnahmen der Haupträume des Dampfers lassen erkennen, daß der mit der Ausstattung des „Columbus" betraute Architekt des Norddeutschen Lloyd, Herr Professor Paul Ludwig Troost in München, der ihm gestellten Aufgabe in jeder Beziehung in hervorragendem Maße gerecht geworden ist und daß er mit tatkräftiger Unterstützung bedeutender deutscher Künstler und Kunstgewerbler Räume geschaffen hat, die Anspruch darauf haben, als die schönsten Schiffsräume der Gegenwart bezeichnet zu werden.

Die große Halle, ein Meisterwerk deutscher Raumkunst

Von imposanter Wirkung ist die große, stattliche Flucht der Gesellschaftsräume, die, mit der Halle beginnend, durch die Verbindungsräume zur Bibliothek führt, um endlich mit dem Rauchzimmer den Bereich des zweiten großen Treppenhauses zu berühren. Die Halle, die beiden seitlichen Verbindungsräume und die Bibliothek sind sowohl im Sinne der Architektur, als auch der Ornamentik und Farbengebung trotz ihrer wechselvollen Gestaltung im einzelnen einheitlich zusammengefaßt. Die Farbenkomposition steht zur Architekturkomposition in einer Art reizvoller Gegenbewegung, indem einem leisen Abklingen der Farbenintensität ein Anschwellen des architektonischen Moments entspricht. Erreicht die Farbe die freudigsten Höhepunkte in der Halle, wo die durchgehenden Lokaltöne noch durch einzelne stärker farbige Gegenstände zu glühendstem Leben gesteigert werden, wo die Wandbilder von E. R. Weiß, heiter farbige Figuren-Stilleben, reizvollen Blick in helle Landschaftsfernen erschließen

Musikalische Unterhaltung
in der Gesellschaftshalle

Architektur und Musik, Euch beide begrüß' ich als Schwestern.
Die Ihr die zwingende Kraft ewiger Maße bewährt.
Was dort sichtbar im Raum als Verhältnis das Auge bezaubert,
Bannt hier wogenden Klanges in der Bewegung das Ohr.

(Geibel)

Plauderstündchen am Kamin in der großen Halle

Ein Augenblick,
wo das Herz genießt,
wiegt Stunden auf,
wo der Körper schwelgt.
(Kotzebue)

und zwölf Kandelaber all diese Farbigkeit bei abendlichem Tanz zur festlichsten Steigerung bringen, so zeigt die in hellem, matten Nußbaum gehaltene Bibliothek mit ihren kräftigen Doppel-Pilastern, ihren hohen eingebauten Bücherschränken und ihren mit Büsten klassischer Dichter gezierten Wandnischen wohl die energischste architektonische Gliederung.

Die farbige Einheit der Räume zu vermitteln, ist auch eine der wesentlichsten ästhetischen Funktionen der Verbindungsräume, die, beiderseits begrenzt von hohen fraisfarbigen Vorhängen, über die Farben ihrer Teppiche und Vorhänge in die Bibliothek hinüberleiten, womit allerdings die Fülle der feinen Kombinationen zwischen den Stoffen, Teppich- und Wandbeklei-

Fensterplatz in der Halle

Zu beiden Seiten des hohen Fensters, das einen Ausblick auf das Promenadendeck gestattet, ein Kandelaber, deren im ganzen zwölf in der Halle verteilt sind.

Halle / Blick in den Verbindungsraum, der zur Bibliothek führt

Der vornehme Charakter der großen Halle tritt namentlich in dieser Teilansicht hervor. Auf der in hellem Schleiflack gehaltenen Vertäfelung heben sich die vergoldeten Profile und zierlichen Schnitzereien deutlich ab. Die an der Längswand aufgestellte Truhe ist ein Meisterstück kostbarer Einlegearbeit.

Einer der Verbindungsräume zwischen Halle und Bibliothek Im Hintergrunde die große Halle

Halle, Schreibräume, Bibliothek und Rauchsalon bilden eine geschlossene Flucht großer, vornehmer Räume auf dem Promenadendeck.

Die Bibliothek

In sechs hohen Schränken sind annähernd 1000 Bände, die Werke der besten in- und ausländischen Schriftsteller der Vergangenheit und Gegenwart enthalten, zur beliebigen Benutzung durch die Reisenden aufgestellt.

dungsfarben der drei Räume noch lange nicht erschöpft ist. Insbesondere erfüllen ja die Verbindungsräume nicht nur die angedeutete vermittelnde Aufgabe, sondern ermöglichen in anderen Fällen auch eine erwünschte Variation der Eindrücke, indem sich hier zum Beispiel zwischen den gleichartigen Teppichen der Halle und der Bibliothek ein wesentlich anderes Teppichdessin zeigt. Hier konzentriert sich überhaupt eine Fülle produktiver Ideen. Die Parallelwirkung der besonders lebendig gestalteten Fenster und der analog geformten Spiegel ist eine ganz köstliche. Die sanfte Ausbuchtung der Grundrißlinie ist zur Anordnung von Schreibtischen höchst zweckmäßig ausgenützt, und die Aufteilung der Decke zeigt eine enge Verwandtschaft mit der Gestalt der Fenster und Vertäfelungsfelder.

Hingewiesen sei schließlich noch auf die eigenartig exotisch wirkenden Schnitzereien, die „Weltteile“ darstellend, in der Halle und auf die reizvollen, graziösen Puttengruppen der „Vier Jahreszeiten“ in den Nischen der Verbindungsräume von Josef Wackerle.

Teilansicht des Bibliothekzimmers

Im stillen Winkel am Schreibtisch

Speisesaal I. Klasse, für etwa 500 Personen

Der ganze Mittelteil des Saales ist durch zwei Etagen hindurchgebaut, wodurch eine imposante Raumwirkung erzielt ist.

Die geräumigen Speisesäle I. und II. Klasse des Dampfers „Columbus" liegen auf dem besonders hoch bemessenen Hauptdeck. Durch die Konstruktionskunst des Ingenieurs konnte hier insbesondere der größte Teil des Speisesaals I. Klasse auf eine Breite von 14 m und eine Länge von 18 m durch zwei Decks geführt und dadurch ein auf anderen großen Dampfern bisher noch nicht erreichter Raumeindruck und eine für Speisesäle besonders erstrebenswerte Luftigkeit geschaffen werden.
Den groß angelegten, grandiosen Raum umschließt in seinem oberen Teile ein durch große Spiegelscheiben geöffneter Umgang, der einen reizvollen Durchblick auf die festlich gedeckten Tafeln gewährt. Gibt nun dieser Umgang und die breiten Lisenen-Einteilungen der Querwände dem Raum eine tektonisch monumentale Wirkung, so bieten die in zartgrünem Schleiflack behandelten und mit vergoldetem, graziösen Schnitzwerk geschmück-

Teilansicht aus dem Speisesaal I. Klasse

Antiker vlämischer Gobelin aus dem 17. Jahrhundert, eine Szene aus dem Leben Don Quixote's darstellend.

Rauchsalon I. Klasse, mit 5,5 m der höchste Raum im Schiff

ten Vertäfelungen und der festliche große Kristallüster einen heiteren und der verheißenen Tafelgenüsse würdigen Anblick. Prächtige Kandelaber flankieren den von einer Loge für die Musiker überhöhten Eingang und gleichfalls den an der Stirnwand des Raumes dominierenden wertvollen vlämischen Gobelin. Die Möbel des großen Salons, dessen Decke ein rhombisches Muster übersichtlich gliedert, sind aus poliertem Nußbaum gefertigt, von dessen Ton sich der grüne Lederbezug der Stühle wirkungsvoll abhebt. Der Boden ist in Anbetracht des praktischen Gebrauchszweckes mit farbigem Gummibelag versehen, während Teppichläufer die Gänge zwischen den Tischreihen markieren. Die Intention des Architekten scheint in diesem Raum darauf gerichtet, der relativen Unruhe, die das Klirren der Gläser und Teller, das Hin und Her der hundertstimmigen Konversation und der bedienenden Stewards notwendig in den großen Speisesaal tragen müssen, durch ruhige Einheitlichkeit kontrastloser Farbstimmungen ein Gegengewicht zu bieten. Lebhafteres Gepräge da-

Große Seitennische im Rauchsalon I. Klasse

Unser Bild läßt die außerordentliche Höhe des Raumes, gleichzeitig aber auch die kunstvollen Schnitzereien an den Pfeilern besonders hervortreten.

Blick in den Rauchsalon I. Klasse

Die reichgeschnitzte Freitreppe führt zu den Lauben

Kaminnische im Rauchsalon I. Klasse Über dem Kamin ein kostbarer Gobelin aus dem 18. Jahrhundert

Ein sonniges Plätzchen in der Laube

gegen durfte die Ausstattung der beiderseits der Treppe liegenden Privatspeiseräume mit ihren reich geschnitzten Decken und polierten Vertäfelungen in Kirschbaum-Maser-Fournier haben. Diese Räume, die mit künstlerischen Zeichnungen von Alfred Hagel geschmückt sind, sollen für besondere Privat-Diners, wie sie des öfteren an Bord stattfinden, reserviert bleiben.

Der große Rauchsalon I. Klasse reicht ebenfalls durch zwei Decks hindurch, unterscheidet sich aber insofern grundsätzlich von den bisher besprochenen Gesellschaftsräumen, als er im Interesse schummerig gedämpfter Stimmung den stärkeren Lichteinfall durch Oberlicht vermeidet. Mit seinen ruhigen, durch geschnitzte Pilaster geteilten Vertäfelungsflächen in leicht gebeiztem Eichenholz, mit seinen bequemen Polstermöbeln, die für das Auge angenehm wechselnd, teils mit grünem Saffianleder und teils mit kostbarem schweren Wollgobelin bezogen sind, mit seinem prachtvollen Wandteppich über dem breiten Kaminplatz und tieftonigen Bildern über den Türen, vermittelt er beim Passa-

Fahrstuhl

Den Verkehr zwischen den einzelnen Decks vermitteln zwei geräumige Treppenhäuser. Zur Bequemlichkeit der Fahrgäste sind im vorderen Haupttreppenhause zwei durch 6 Etagen führende Personenaufzüge vorgesehen.

Wohnzimmer einer Staatskabine

Wie auf großen Passagierdampfern üblich, sind auch auf dem Dampfer „Columbus" einige ganz besonders vornehm ausgestattete „Suiten" mit großem Wohn- bzw. Frühstückszimmer in bester Lage des Schiffes vorhanden.

gier das Gefühl vornehm behaglicher Wohnlichkeit. Die Ornamentierung ist in diesem „männlichen" Raum kraftvoller und schnittiger gehalten und erinnert bei freier und selbständiger Behandlung irgendwie an Motive niederländischen Barocks. Während an diesen großen Raum noch ein intimeres Spielzimmer und eine Bar sich anschließen, führt eine Treppe mit reichgeschnitztem Geländer hinauf zu den Lauben, von denen aus die Raucher, gegen die Unbilden der Witterung geschützt, sich der freien Aussicht und der Seeluft erfreuen können. Diese hell und farbig gehaltenen Räume mit rotlackierten Möbeln und Bezügen aus rotbedruckten Leinenstoffen sind von E. R. Weiß mit launigen Chinoiserien geschmückt.

Ueber den Durchschnitt hinausgehende Komfortansprüche der Passagiere befriedigen die sogenannten Luxuskammern, bei denen zu den Schlafkabinetten noch Salons, Ankleideräume, Bäder und Kofferräume hinzukommen, und ferner die drei Gruppen von Staatszimmern, bei welchen die Raumkompositionen viel-

Wohnzimmer einer Staatskabine

Luxuskabine

Im ganzen sind 14 Luxuskabinen vorhanden, die neben dem Schlafraum einen besonderen Wohnraum, Bad und W. C. umfassen.

fältiger, die Ausmaße noch größer sind (der große Salon des Staatszimmers erreicht 6 m Länge) und noch raffiniertere Komfortanforderungen Genüge finden (eigene Telephonanschlüsse von Bett und Schreibtisch, elektrische Uhren usw.,) als in den einfacheren Zimmern I. Klasse. Diese durch die Kostbarkeit ihrer Ausstattung bevorzugten Räume haben durch Plastiken, Bilder und Radierungen erster deutscher Künstler besonderen Schmuck empfangen. Der Verbindung der einzelnen Decks untereinander dienen zwei große, geräumige Treppenhäuser. Unsere umseitig wiedergegebenen Bilder gewähren einen interessanten Einblick in das vordere Haupttreppenhaus und einen der prächtig ausgestatteten Vorplätze, die in den großen Speisesaal bzw. in die große Halle hinüberleiten. Bequeme breite Treppen führen von unten nach oben; außerdem vermitteln zwei durch sechs Decks hindurchgeführte elektrische Personenaufzüge den Verkehr der Fahrgäste zwischen ihren Kabinen und den großen Gesellschaftsräumen, ja sogar bis zum höchstgelegenen Aufenthalts-

Einbettige Kabine I. Klasse

Die Kammereinrichtung I. Klasse zeigt bei Vermeidung allen überflüssigen Luxus' höchste Vornehmheit und größten Komfort. Von im ganzen 250 sind nicht weniger als 144 einbettige Kammern.

Vorhalle vor der großen Gesellschaftshalle

Im mittleren Teile der Wand zwischen zwei Kaminen die Bronzestatue Christoph Columbus', modelliert von Prof. Joseph Wackerle, München.

ort der Reisenden, dem Promenadendeck über dem Salonhause. Die für die Bequemlichkeit und die Bedürfnisse der Fahrgäste erforderlichen Räume, wie Herren- und Damenfrisiersalon, Oberstewards-, Zahlmeister-, Gepäck- und Verkehrsbüro, die Verkaufsstände für Erzeugnisse des Buchdrucks und der graphischen Kunst, sowie für allerlei Gebrauchsgegenstände und Reiseandenken sind z. T. dem Treppenhause angegliedert oder in seiner unmittelbaren Nähe so angeordnet, daß sie leicht auffindbar und bequem zu erreichen sind. Das gleiche gilt auch für das freundliche Kinderzimmer mit 38 Sitzplätzen.

In der richtigen Erkenntnis, daß auf längeren Seereisen jeder Passagier von seinem privaten Raum angenehme Wohnlichkeit und ästhetischen Reiz zu fordern berechtigt ist, sind die Kammern der I. Klasse mit besonderer Sorgfalt liebevoll und behaglich ausgestattet. Hier findet sich, dem verfügbaren Raum entsprechend, alles in sehr sinnreichen Kombinationen vereint, was der Kulturmensch auf langen Reisen nicht vermissen mag.

Haupttreppenhaus

Freitreppe, die vom Vorplatz des Speisesaals zur Vorhalle des großen Gesellschaftssaals führt. In der Nähe der Treppe liegen das freundliche Kinderzimmer, die Büros des Oberstewards und der Verkehrsbeamten.

Turnsaal

Das breite Metallbett gewährt auch bei etwaigem Schlingern des Schiffes eine bequeme Ruhestätte. Durch völligen Einbau der Schränke in die Wandungen, Verwendung heller Schleiflack-Vertäfelungen, freundlich farbiger Leinenstoffe und abknöpfbarer Bezüge wird die Reinhaltung der Zimmer wesentlich erleichtert. Die Farbenübereinstimmung der Teppiche und Vorhänge gibt dem ästhetischen Eindruck wohltuende Ruhe. Der größte Teil der Kammern I. Klasse ist nach künstlerischen Entwürfen, die bis in alle Einzelheiten genau von Professor Troost ausgearbeitet sind, von Ausstattungsfirmen ausgeführt.
Weniger der sportlichen Betätigung im eigentlichen Sinne, als vielmehr der Erhaltung der allgemeinen Spannkraft und Elastizität des Körpers, dient die mit allen möglichen medico-mechanischen Apparaten ausgestattete Turnhalle. Zum Rudern, Reiten, Radfahren, Boxen bieten hier entsprechende Apparate Gelegenheit. Elektrisch angetriebene Vibrationsapparate u. a. sorgen für wohltuende Massage und Stärkung der Muskulatur.

Badezimmer einer Staatskabine

Speisesaal II. Klasse

Die beiden Speisesäle II. Klasse haben zusammen eine Grundfläche von 613 qm. An 105 Tischen können im ganzen 421 Personen Platz nehmen.

Auch in der Gestaltung der Räume II. Klasse zeigt sich die individualisierende, nach Zweck und Stimmung differenzierende Schaffensweise des Architekten Professors Troost im besten Lichte. An Stelle des einen monumentalen Raumes, wie ihn die I. Klasse besitzt, hat die II. Klasse zwei Speisesäle, große, freundliche Räume, in denen an kleinen und größeren Tischen gespeist wird. Helle, farbig behandelte Vertäfelungen, grüne Seidenvorhänge an den Fenstern, große Wandgemälde und viele Radierungen von Ansichten deutscher Städte geben den Räumen ihr künstlerisches Gepräge.

Die für längeres Verweilen gedachten Gesellschaftszimmer liegen gesondert von einander. Schon ihre Anzahl – es gibt einen Damen-, einen Rauch- und einen Gesellschaftssalon – erweist, daß auch hier für die Behaglichkeit der Reisenden in jeder Weise gesorgt ist. Die Differenz des ans Monumentale grenzenden Stils der I. Klasse gegenüber dem feinbürgerlichen Wohnstil der

Speisesaal II. Klasse

Eine Nische im Speisesaal II. Klasse

Gesamtansicht der Gesellschaftshalle II. Klasse

Damenzimmer II. Klasse mit Bibliothek

Blick in das Damenzimmer II. Klasse

Stil, Vornehmheit und Reichtum der Ausstattung ist, wie sonst in der I. Klasse üblich, den in der II. Klasse gestiegenen Anforderungen an Komfort entsprechend.

Der unvermeidliche Skat im Rauchsalon II. Klasse

II. Klasse ergibt hier überraschend neue Raumbildungen. Es ist weniger strömender Festglanz darin, aber überall waltet ein sachlich vornehmer Geschmack, eine warm behagliche Stimmung. Die Räume sind architektonisch sehr klar gegliedert, wohltuend gegeneinander gesetzt und zeigen überall die eingehendste künstlerische Durcharbeitung und aufmerksamste Fürsorge für das Wohlbehagen der Reisenden. Der auf blau gestimmte Damensalon mit seinen gemütlichen Sitznischen, mit seinen eingebauten Bücherschränken, und der Gesellschaftssalon in gelbem Schleiflack, mit graziösen, von Alfred Hagel gemalten Chinoiserien, dürften als Juwele intimer, moderner Raumgestaltung anzusprechen sein. Der Rauchsalon, wenn auch kleiner in seinen Abmessungen, steht an behaglichem Komfort dem der I. Klasse kaum nach. Die Vertäfelung ist, ähnlich wie bei diesem, in leicht getöntem Eichenholz ausgeführt, und in die Wandfelder der vier Sitznischen sind figürliche, holzgeschnitzte Reliefs (Europa, Amerika, Asien, Afrika) eingelassen, welche auf farbigem Grund vergoldet, den leicht gotisierenden Charakter dieses Raumes aufnehmen.

Kaminnische im Rauchsalon II. Klasse

Behagliche Sofas und Sessel mit feinsten Stoff- und Lederüberzügen laden zum Verweilen in diesem behaglichen Raum ein.

Ein- und zweibettige Kabinen II. Klasse

In 313 Kammern der II. Klasse können 636 Reisende untergebracht werden, davon 71 in einbettigen, 184 in zweibettigen, 123 in dreibettigen und 20 in vierbettigen. In 59 zwei- und 2 einbettigen Kammern ist außer den regulären Betten noch ein Kinderbett aufgestellt. Bemerkenswert ist die sonst in der II. Klasse nicht übliche große Zahl einbettiger Kammern.

Die Kammern der II. Klasse haben eine durchschnittliche Grundfläche von 2,25, 2,75 bzw. 2,90 qm für den Passagier. Bäder und „W. C." sind in solcher Anzahl vorhanden, daß auf je 28 Reisende ein Bad und auf je 12 Reisende ein W. C. entfällt.

Kabinen III. Klasse

Auch für die Fahrgäste III. Klasse ist auf dem Dampfer „Columbus" hervorragend gesorgt. In behaglichen Kammern, in denen je nach ihrer Größe 1 bis 3 Patentklappwaschtische aufgestellt sind, – so daß die Reisenden nicht mehr nötig haben, wie es früher geschah, eins der sogenannten Waschhäuser aufzusuchen, um sich zu waschen, – finden je 2 bis 6 Personen bequeme Unterkunft. Sämtliche Passagier-Einrichtungen der III. Klasse befinden sich im Vorschiff. Der Speisesaal und dahinter anschließend ein Rauchzimmer und der Aufenthaltsraum für Frauen liegen im III. Deck in unmittelbarer Verbindung mit der darüber befindlichen Küche. Außerdem sind auf dem Betriebsdeck und dem Salondeck geschützte Aufenthaltsräume für die III. Klasse vorhanden, während auf dem Promenadendeck noch ein zweiter Rauchsalon den in der III. Klasse Reisenden zur Verfügung steht. Daß es an hygienischen und sanitären Einrichtungen modernster Art in der III. Klasse nicht fehlt, ist selbstverständlich. Die Hospitalanlagen gehen sogar weit über die gesetzlichen Vorschriften hinaus.

Motorrettungsboot mit drahtloser Telegraphie

Rettungsboote mit Einrichtung für drahtlose Telegraphie sind etwas Neues in der Seeschiffahrt. Dampfer „Columbus" ist mit zwei Motorbooten ausgerüstet, die je einen in kleinster Form gehaltenen Funksender erhalten haben, dem die Wellen 300, 450 und 600 m zur Verfügung stehen. Die Rettungsbootfunkstellen sind stets betriebsklar, so daß sie fast unmittelbar nachdem die Boote zu Wasser gebracht sind, mit Schiffen, die sich innerhalb des Wellenkreises befinden, in funkentelegraphische Verbindung treten können.

Funkstelle auf einem Motorrettungsboot des Dampfers „Columbus“

Die Funkstelle (Tonfunken) ist, wie die Abbildung zeigt, in einem verschließbaren Schrank unter der gedeckten Back der Motorboote untergebracht. Unser Bild stellt den betriebsmäßig aufgeklappten Schrank im Betriebe dar. Der in der Mitte der Boote untergebrachte Antriebsmotor treibt vermittelst einer Reibungskoppelung wirksam an der Schwungscheibe des Motors einen kleinen Einanker-Umformer an, der dem Sender der Funkstelle den erforderlichen Betriebsstrom liefert. Die Sendewellen sind 300, 450 und 600 m, während der Empfangsbereich zwischen 250 bis 2000 m liegt.

Die Kessel des Dampfers „Columbus" sind für Ölfeuerung eingerichtet. Das Öl wird aus den Behältern mittels Pumpen durch Filter und Vorwärmer und durch doppelt angeordnete Rohrleitungen in die einzelnen Kesselräume gefördert. Für jeden Kesselraum sind 2 Heizölbetriebspumpen, 2 Ölvorwärmer, 2 Saugeund 2 Druckfilter von genügender Größe vorgesehen, so daß immer je ein Stück als Reserve dienen kann. Der ganze Ölvorrat, ca. 6000 t, kann in etwa 18 Stunden an Bord genommen werden.

Zwei Aufnahmen aus dem Kesselraum

Hervorragende Künstler, Maler und Bildhauer, haben, feinfühlend sich dem Geist der Architektur einordnend, alle die in diesem Hefte im Bilde dargestellten Raumschöpfungen an Bord des „Columbus“ mit bedeutenden Werken ihrer Kunst geschmückt. Vor allem ist hier Professor Josef Wackerle zu nennen, der für diesen Dampfer Meisterwerke der Bildhauerei geschaffen hat. Von ihm wurde die in Bronze gegossene Statue des Columbus modelliert, und aus seiner Werkstätte sind die großen Kandelaber im Speisesaal und in der Halle die ebenfalls schon erwähnten Reliefs der „Weltteile“, ferner die mit lebendig barockem Empfinden modellierten Gruppen der „Vier Jahreszeiten“ in den Verbindungsräumen, sowie die charaktervollen Dichterbüsten in der Bibliothek hervorgegangen. Neben Professor H. R. Weiß, der die großen farbig-harmonisch in den Raum klingenden Wandgemälde und die Supraporten für die Halle malte, ist hier auch Alfred Hagel's vielseitiger Schöpfungen seiner feingestimmten Supraporten „Musik und Malerei“, die die Bibliothek, seiner tieftonigen, originell erfundenen Malereien, die den Rauchsalon schmücken, und seiner graziösen Zeichnungen in den Privatspeisesälen zu gedenken. Wertvolle und zum Teil erlesene Werke schufen außer diesen Künstlern auch die Maler Professor Walter Geffcken, Hans Gött, Julius Heß, Otto Hirth, Erich Schilling, Wilhelm Schulz und Eduard Thöny.

An der Ausführung der Ausstattungsarbeiten waren folgende Firmen beteiligt: I. Klasse: Vereinigte Werkstätten für Kunst im Handwerk A. G., München (Halle, Verbindungsräume, Bibliothek und Speisesaal); Heinrich Pallenberg, Köln a. Rh. (Rauchsalon, Lauben, Kabinen und Staatskabinen); M. Ballin, München (Kabinen); Brauer & Wirth, Stuttgart (Kabinen); J. H. Schäfer & Co., Bremen (Treppenhäuser und Vorplätze); Wilhelm & Co., München (Beleuchtungskörper), Kunstmetallwerkstätten Eugen Ehrenböck, München (Beleuchtungskörper); E. Caspary, Berlin-Marienfelde (Betten). II. Klasse: Steiniger & Co., Hemelingen (sämtliche Gesellschaftsräume); J. H. Schäfer & Co., Bremen (Treppenhäuser und Vorplätze); Wilhelm & Co., München (Beleuchtungskörper); Kunstmetallwerkstätten Eugen Ehrenböck, München (Beleuchtungskörper).

Alles in allem genommen darf gesagt werden, daß die – in gemeinsamem, harmonischem Zusammenwirken mit Malern, Bildhauern und Ausstattungsfirmen – durch Troost's starken Willen zur einheitlichen Gestaltung entstandenen Raumschöpfungen des größten deutschen Schiffes der Flotte des Norddeutschen Lloyd und zugleich auch der neu aufstehenden deutschen Handelsflotte würdig sind und mit ihrer hervorragenden künstlerischen Bedeutung aller Welt den Wert deutscher Kunst und Arbeit erweisen werden.

Gedruckt in Sponholtz Druckerei + Hannover
Klischees von E. Steinmetz & Co + Hannover